

LA DESTRUCTION DES PONTS DANS LA BASSE VALLÉE DE LA MOSELLE AU COURS DE LA CAMPAGNE DE MAI-JUIN 1940

Au lendemain de la deuxième Guerre mondiale, selon les rapports officiels du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, la Moselle a été considérée comme le département le plus sinistré de France. Du fait des combats, certaines localités furent gravement éprouvées, d'autres détruites dans des proportions dépassant souvent la moitié de leur surface construite. C'est par dizaines de milliers que se chiffrent les habitations totalement ou partiellement sinistrées. D'une façon générale, la destruction des ouvrages d'art entraîne la ruine des immeubles se trouvant dans leur proximité. Il en fut ainsi particulièrement pour les ponts de la Moselle, entre autres à Metz, Corny, etc.

Rapidement la reconstruction se mit à l'œuvre. Le pays ne connut ni grèves, ni chômage, ni réductions d'heures de travail. Grâce à la diligence des pouvoirs publics souvent débordés et au labeur de la population, en quelques décennies, le département de la Moselle, avec ses villes et ses villages, ses campagnes et son industrie, allait devenir une des régions les plus prospères de la Lorraine.

Les travaux publics, dans un ordre prioritaire indispensable, relancèrent les divers secteurs d'activité du département. Dans un premier temps, il fallait assurer les moyens de communication interrompus ou détruits lors des combats. Réseau routier et ferroviaire, voies navigables et télécommunications avaient subi d'énormes dégâts lors du repli des troupes françaises de la zone des combats. A la fin de la guerre, compte non tenu des reconstructions allemandes épargnées par les combats de l'automne 1944, il restait à reconstruire en Moselle quelque 500 ponts routiers et 275 ponts SNCF.

Sous l'occupation allemande, la plupart des ponts connurent une remise en service de fortune, à nouveau interrompue par les combats de la Libération en automne 1944. Depuis lors, la grande majorité de ces ponts ont été définitivement reconstruits, souvent modifiés et adaptés aux exigences nouvelles de la vie économique et du trafic. Les matériaux récupérés après la guerre dans les ruines des ponts coupés connurent fréquemment une nouvelle destination : empierrement des voies d'accès, reconstruction des habitations. Le cas le plus insolite est celui de l'église Saint-Pierre-aux-Liens à Moulins-lès-Metz, construite avec les pierres provenant du pont de Courcelles-Chaussy, l'église de Fey et la gare d'Amanvillers.

Par contre, certains ponts ne furent jamais reconstruits du fait du transfert de la créance affectée à leur restauration ou encore en raison de la suppression de certaines lignes secondaires de chemin de fer. C'était en particulier le cas pour la ligne Hombourg - Vigy - Metz. Aujourd'hui

encore, ils sont plusieurs dizaines de ponts à attendre une reconstruction pour certains définitivement abandonnée; pour quelques-uns cependant il reste des projets en instance de réalisation.

Le secteur de la basse vallée de la Moselle, en aval de Metz jusqu'aux confins des trois frontières, a particulièrement retenu notre attention.

1) Le pont international de Schengen, à la limite du département, fut détruit, côté allemand, par les Allemands eux-mêmes, dès le début des hostilités, le 15 septembre 1939. Après l'armistice de juin 1940, il ne fut pas rétabli. Les communications resteront interrompues pendant toute la durée de la guerre. Ce n'est qu'à partir du 1^{er} janvier 1947 qu'un bac assurera la navette entre les deux rives. Le pont actuel fut reconstruit en 1958-1959 en coopération entre les autorités luxembourgeoises et allemandes⁽¹⁾.

2) Le pont de Contz-lès-Bains, en territoire français, ne fut pas épargné au cours des hostilités. Sa destruction fut cependant beaucoup plus tardive. Avant l'offensive allemande du 10 mai 1940, l'armée française occupait les hauteurs du Stromberg où elle avait installé un observatoire d'où elle surveillait admirablement le territoire ennemi. Le Génie militaire français avait prévu et préparé la destruction du pont sur la Moselle dès le début de la guerre, mais retardé son exécution. Visiblement pris de vitesse par l'attaque allemande, il ne put réaliser le projet primitif de destruction. Avant le lever du jour, en ce 10 mai, venant du village luxembourgeois de Schengen, les Allemands occupaient déjà le sommet du Stromberg. Vers les 9 heures du matin, d'autres soldats ennemis arrivaient encore par les vignes du Rosenberg, tout près de la localité. Les frontaliers de Contz durent se replier en vitesse, sous le bombardement ennemi, et perdirent un de leurs camarades, le sergent Joseph Fimayer, à la sortie du village, dans leur fuite vers Haute-Contz et Sentszig.

La précipitation des événements ne fit pas oublier le pont sur la Moselle aux hommes du Génie. Ils tentèrent de le faire sauter, mais en vain. Les charges d'explosifs, prises d'humidité depuis l'automne précédent, refusèrent de partir. A ce moment-là il était déjà devenu impossible de les remplacer, les Allemands installés au sommet du Stromberg en auraient rendu l'opération impossible.

C'est alors qu'on eut recours à des mines flottantes lâchées dans la Moselle. Certaines ont effectivement sauté au contact des piliers; la plupart se sont perdues en route; aucune n'a pu réaliser une destruction suffisante du pont. On fit alors appel à l'artillerie du bloc 8 de l'ouvrage A 17 de Métrich. C'est elle en fin de compte qui complétera la destruction. C'était entre le 17 et le 20 mai 1940.

1) Norbert ETRINGER, *Dorf am Niemandsland*, Luxembourg, 1960; *Schengen, Chronik einer Pfarrei*, Luxembourg, 1977, p. 96.

A cette époque-là, les Allemands occupaient déjà la ville de Sierck depuis le mois de janvier précédent. Le pont de Contz ne leur était plus d'aucune utilité. Rapidement, ils mirent en place un bac qui fera la jonction entre les deux localités. En 1941, le « Wasserbauamt » de Coblenze reconstruisit le pont que les Allemands détruiront à nouveau dès le 13 septembre 1944.

Après la guerre, il fut rebâti en provisoire métallique en attendant que fût réalisée la construction actuelle en 1958-1960.

3) Le pont de Moselle à Malling connut les mêmes avatars que celui de Contz. Mais, riche de la malheureuse expérience de ce dernier, le Génie militaire s'y prit de façon différente.

Dans la nuit du 11 au 12 mai 1940, on avait revisé et renouvelé la charge d'explosifs dont l'état était plus que douteux. Les hommes de la 2^e Compagnie du 167^e RIF avaient remplacé également les sacs de bourre et la charge du petit pont enjambant le ruisseau en aval de la gare de Malling. Leur destruction fut ordonnée par le général commandant l'Infanterie Divisionnaire à Hunting. Ce furent les sapeurs du Génie militaire avec les frontaliers de Malling qui devaient assurer cette opération.

Les deux ponts sautèrent dans la soirée du vendredi 17 mai entre 21 et 22 heures. Du pont de la Moselle tout le tablier fut emporté. Après l'explosion, il ne restait plus qu'un pilier émergeant des flots.

C'est à cette même époque que la plupart des ponts de moindre importance dans les villages en amont de Malling furent détruits. Ce fut le cas notamment pour Petite-Hettange, Métrich, Kœnigsmacker, Basse-Ham, Inglange, Buding, etc. Ainsi lorsque les avant-postes allemands venant de Métrich se présenteront à la barrière de Kœnigsmacker à l'entrée du village, le 19 juin 1940, ils ne purent pousser jusqu'à Thionville, les ponts routiers étant rompus à la sortie du village et à Basse-Ham. Tous ces ponts furent rapidement restaurés, souvent provisoirement. Au fur et à mesure de leur progression, les troupes allemandes en avaient un besoin absolu pour l'acheminement de leur matériel. De façon générale, ce furent les hommes de l'Organisation Todt qui en assuraient la réfection.

Lorsqu'au mois de septembre 1944, les armées américaines fixèrent le front sur la Moselle (rive gauche : Américains - rive droite : Allemands) la plupart de ces ponts échappèrent à une nouvelle destruction. Certains sont encore en place de nos jours.

Il n'en fut pas de même pour le pont de la Moselle à Malling. Pour des raisons qui nous échappent encore, sa reconstruction ne fut jamais sérieusement envisagée. Cet état est resté le même jusqu'à ce jour. Aux dernières nouvelles, cependant, il semblerait que sa reconstruction soit envisageable prochainement.

La construction du pont sur la Moselle en aval du barrage de Kœnigs-macker nécessita le réemploi de cinq travées métalliques du pont flottant construit par l'armée américaine à Arromanches (Calvados) en été 1944 au moment du débarquement des Alliés.

4) Le repli stratégique des troupes françaises, en particulier le départ des unités des intervalles et d'une partie des équipages des ouvrages de la ligne Maginot, nécessita le maintien en place des principaux ouvrages d'art des voies de communication⁽²⁾. La ville de Thionville fut évacuée le 19 mai 1940. Le pont des Alliés, côté du couronné de Yutz, fut détruit le 12 juin. A partir de cette date, les départs avaient cessé totalement. Quant aux Allemands, les premières troupes qui pénétrèrent en ville arrivèrent par la rive gauche de la Moselle, du côté de Longwy et de la frontière luxembourgeoise. C'est à ce moment également que sautèrent les ponts SNCF de Beauregard et de Manom ainsi que celui du canal des fortifications en direction de Sierck.

Après l'armistice, le Génie allemand ne tarda pas longtemps à rétablir la circulation. Quand les évacués de la zone des armées rentreront dans leurs foyers dévastés à la fin de l'été et en automne, ils trouveront la plupart des ponts importants réparés provisoirement. Cet état de choses durera sensiblement pendant toute l'époque de l'annexion. Le pont des Alliés à Thionville, emporté sur près de la moitié de sa longueur, demeurera en cet état jusqu'à la fin de la guerre. Entre-temps, les Allemands avaient construit en aval un autre pont parallèle au premier dont ils firent sauter quelques éléments - côté de la ville - en automne 1944. Après la Libération, le Génie français construisit une passerelle joignant les vestiges des deux ponts ce qui ne fut pas sans occasionner par la suite de nombreux accidents de la circulation.

L'actuel pont ne fut définitivement reconstruit et adapté au trafic fluvial sur la Moselle canalisée - arche centrale sur deux piliers latéraux - qu'entre 1951 et 1954.

5) A Metz, siège de la région fortifiée la plus importante du front de Lorraine, réside - au fort Jeanne d'Arc - l'état-major de la III^e Armée aux ordres du général Condé. Au soir du 13 juin, le gros des troupes françaises a quitté la ville. Avant son départ, Condé a déclaré Metz ville ouverte, c'est-à-dire non défendue, et interdit de faire sauter les ponts. Mais le général est déjà à Gérardmer et le Génie a prévu de faire sauter les ponts à partir de minuit. Le préfet Charles Bourrat qui n'a pas quitté la ville, s'y oppose formellement. L'ordre sera néanmoins partiellement exécuté et quand les premiers Allemands pénétreront en ville, par la route de Strasbourg, le 17 juin dans la soirée - venant d'Étain - ils ne trouveront aucune voie d'accès intacte. Une trentaine de ponts périphériques - surtout ferroviaires - dont les plus importants, auront finalement été sacrifiés⁽³⁾.

2) Une des dernières patrouilles effectuées par les hommes de l'ouvrage du Hackenberg A 19 avant sa reddition eut pour mission de relever l'état des ponts sur la Canner de Kédange à Elzange.

3) Charles BOURRAT, *L'Agonie de Metz*, 1947, p. 22 et suivantes; Henri HIEGEL, *La drôle de guerre en Moselle 1939-1940*, Sarreguemines, éd. Pierron, t. II, 1984, p. 132 et 134.

Pendant la période de l'occupation allemande, aucun ne sera sérieusement reconstruit. On avait pourtant envisagé de le faire rapidement, mais à partir de l'été 1941, le matériel et les entreprises prévus furent destinés à la construction du mur de l'Atlantique ou envoyés en Russie d'où ils ne reviendront plus. Les combats pour la libération de Metz en novembre 1944 ajouteront de nouvelles et importantes ruines aux précédentes. Le cœur de la vieille ville ne sera pas épargné. Les Allemands, en effet, ont coupé tous les ponts aux libérateurs.

Après la guerre, la reconstruction sera lente. Dans un premier temps, les Américains avaient installé un grand nombre d'ouvrages provisoires. En 1957, 18 ponts étaient définitivement reconstruits sur le secteur de l'agglomération messine. C'étaient en l'occurrence le Pont de Thionville, le Pont Saint-Georges, le Pont des Grilles, le Pont de la Porte des Allemands, le Pont en amont de la Porte des Allemands, le Pont de Queuleu, le Pont de la Préfecture, le Pont des Roches, le Moyen-Pont, le Pont sur le Canal, les Ponts sur le Canal et le Bras-Mort (Saint-Symphorien), le Pont sur le Canal (Promenades de la Moselle), le Pont Eblé, le Pont Lothaire, le Pont des Morts, le Pont sur la Seille (Route de Magny), le Pont de Fer.

Les autres suivront progressivement. Le pont de la Préfecture, au pied de la cathédrale, sera un des derniers à connaître sa restauration finale en 1983.

Revenant à pied de Metz à Sérémange, fin juillet 1940, après sa libération de captivité en tant qu'Alsacien-Lorrain, Adrien Printz écrit dans sa "Chronique Lorraine" :

« Le nombre est incroyable des ponts de la région qui partirent en l'air, et les plus ignorés y passèrent »⁽⁴⁾.

6) Paradoxalement et en dépit de toute attente, les Allemands pénétrèrent dans la vallée de la Moselle en venant non pas de la frontière - les ouvrages de la ligne Maginot tenaient toujours bon - mais à partir du sud, de Metz. Au fur et à mesure de leur retraite - entre le 14 et le 16 juin - les pionniers français feront sauter les ponts sur la Moselle à Hauconcourt, Bousse et Uckange. En cette dernière localité, c'est le 14 juin à 7 h du matin que fut détruit le dépôt de munitions situé entre les deux ponts. A la même heure, le dépôt d'essence de Guénange a également brûlé⁽⁵⁾. Les deux ponts de la Moselle à Uckange ont été anéantis le lendemain 15 juin à 4 h du matin.

Le dernier à vouloir franchir la Moselle à Uckange, venant de Metz par la rive gauche, fut le laitier Justin Marx de Bertrange. Outrepassant l'interdiction de passage de la sentinelle française, il poursuivit sa route.

4) Adrien PRINTZ, *Chronique Lorraine 1940-1944*, Metz, 1945, p. 15.

5) Pierre de La MADIE, *Avec les Orphelins-Apprentis de Guénange*, Album de Souvenirs, Guénange, 1952.

A quelques mètres du pont-sud, le moteur de sa voiture resta bloqué. Au même moment le tablier des deux arches centrales s'effondra dans la rivière. Il rebroussa chemin sous une pluie de poussière et de gravats. Il n'a jamais compris la panne providentielle de son véhicule qui lui a sauvé la vie.

En continuant leur progression vers Thionville par la rive droite - le pont de l'Orne à Richemont étant rompu - les avant-postes allemands trouveront tous les ponts de la Moselle détruits et aucune jonction avec la rive gauche possible.

Leur première tâche, après avoir occupé la ville, sera de rétablir la circulation sur les ponts des Alliés et de Beauregard. Ce sera l'œuvre des hommes de l'Organisation Todt. Fin juillet, ce sera chose faite.

Simultanément, l'ennemi pousse ses avances sur la rive gauche de la Moselle. Dans un premier temps, il ne semble guère accorder grande importance aux destructions françaises. La suppression des ponts perturbera plus tard davantage les communications des populations riveraines en attendant une mise en état qui, pour certaines, patientera de nombreuses années.

7) En amont de Metz, les ponts routiers d'Ars-sur-Moselle et de Corny furent détruits à la même époque. Ces destructions stratégiques n'entravèrent que faiblement la progression de l'armée allemande.

Le pont entre Novéant et Corny fut probablement détruit dans la journée du 15 juin. Pendant toute la durée de la guerre le passage de la Moselle fut assuré par barques (Alfred Sanzey) et par bac fixé à un câble reliant les deux rives. En 1945, un pont provisoire en bois fut rétabli. Ce fut de courte durée. Dans la soirée du 31 décembre 1947, les fortes crues de la Moselle l'emportèrent avec beaucoup d'autres ouvrages. Et derechef les barques reprirent du service. Plus tard, les sapeurs du 2^e Génie de Metz lancèrent un tablier métallique sur les deux rives en attendant que les entreprises Ruvenhorst-Humbert et Seibert entreprennent la reconstruction définitive du pont dont l'inauguration aura lieu le 14 juillet 1958.

A Pont-à-Mousson, le pont de la Moselle fut détruit - deux arches sautées - le 15 juin 1940 par les sapeurs du Génie français. Le pont du chemin de fer à côté de la gare fut rendu inutilisable dès le 10 mai 1940 à la suite d'un bombardement aérien allemand. Tous deux furent rendus provisoirement à la circulation peu de temps après. Les combats de la Libération en automne 1944 interrompirent à nouveau la circulation. Quant aux inondations de l'hiver 1947-1948, elles ajoutèrent de nouveaux dégâts à ceux laissés par la guerre. Elles hâteront la reconstruction définitive du pont de la Moselle détruit trois fois en l'espace de trente ans.

Le pont actuel fut ouvert à la circulation au mois de juillet 1949.

Nicolas DICOP